



Comité Régional Côte d'Azur

Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins

Fondée en 1955, Membre fondateur de la confédération mondiale des activités subaquatiques

La REGLEMENTATION PORTUAIRE et les BATEAUX de PLONGEE.

Mémoire présenté par Christian JAFFARD en vue de l'obtention du titre d'instructeur régional.



Ce Mémoire est disponible sur le site de la CTR à L'URL suivant:

<http://ctr.crca.free.fr/cadres/ir.html>

LA REGLEMENTATION PORTUAIRE ET LES BATEAUX DE PLONGEE

1. HISTORIQUE DE LA REGLEMENTATION PORTUAIRE
 - 1.1. Avant 1984
 - 1.2. Depuis le 01-01-1984

2. LES DIFFERENTES INSTANCES INSTITUTIONNELLES
 - 2.1. Les différents ports
 - 2.1.1. Les ports gérés par l'Etat
 - 2.1.2. Les ports relevant d'une collectivité locale.
 - 2.1.3. Les ports communaux.
 - 2.2. Leurs différentes gestions
 - 2.2.1. Les ports autonomes et d'intérêt national.
 - 2.2.2. Les ports de commerce et de pêche.
 - 2.2.3. Les ports communaux.
 - 2.2.3.1. Les ports « publics ».
 - 2.2.3.2. Les ports « privés ».

3. LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR
 - 3.1. Le contrat de concession.
 - 3.1.1. La nature de la concession.
 - 3.1.2. Les règles d'exploitation.
 - 3.2. Le règlement de police du port.
 - 3.3. La police portuaire

4. LES DIFFERENTS STATUTS DES BATEAUX DE PLONGEE
 - 4.1. Etude de la décision n° 654 du 07-12-1992
 - 4.2. Etude du décret n° 84-810 du 30-08-84 modifié par le décret n°96-859 du 26-09-96
 - 4.3. Pourquoi nous trouvons-nous en présence de deux textes contradictoires ?

5. LES RELATIONS ENTRE LES UTILISATEURS DE PLACES DE PORT ET LA REGLEMENTATION PORTUAIRE

6. EN CONCLUSION

1. HISTORIQUE DE LA REGLEMENTATION PORTUAIRE

1.1. Avant 1984

La totalité des ports français relevait de la compétence de l'Etat, que ce soit pour la création, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation.

Nous ne nous étendrons pas plus sur cet aspect de la réglementation, celle-ci étant obsolète depuis le 01-01-1984.

1.2. Depuis le 01-01-1984

Depuis cette date, est entrée en vigueur la décentralisation des compétences prévue par la Loi du 07-07-1983. Dorénavant, les ports maritimes relèvent soit de l'Etat, soit du département, soit de la commune.

De ce fait, quand la Loi précise que la compétence portuaire relève de l'un de ces trois niveaux de collectivité publique cela implique que les ports privés ne peuvent pas exister (mais pas la gestion privée d'un port qui reste public.)

2. LES DIFFERENTES INSTANCES INSTITUTIONNELLES

2.1. Les différents ports

2.1.1. Les ports gérés par l'Etat

L'Etat est compétent pour les principaux ports de commerce et de pêche, ceux qui ont un intérêt majeur pour la nation ou pour l'aménagement du territoire. Ils sont très limités en nombre : six ports autonomes en métropole et un en outre-mer, et vingt trois ports d'intérêts nationaux listés par décret.

2.1.2. Les ports relevant d'une collectivité locale, le département.

C'est le département qui est compétent de droit commun pour tous les ports de commerce et de pêche, et cette compétence de droit commun s'étend à tous les ports mixtes.

Dès lors que de la pêche est mêlée à de la plaisance, on a affaire à un port mixte, donc départemental, et c'est pourquoi, lors de la décentralisation, la majeure partie des ports est passée dans le giron de la compétence départementale ; ainsi plus de trois cent ports sont devenus des ports départementaux.

2.1.3. Les ports communaux.

La commune n'est compétente, d'après la loi, que pour les ports « exclusivement de plaisance ». Cet « **exclusivement** » fait qu'en cas de mixité, la balance a plutôt penché du côté du département. Ainsi environ deux cents ports ont été remis aux communes.

A l'heure actuelle, aucune refonte de ce texte n'est envisagée, bien que toutes les autorités concernées reconnaissent que le terme « exclusif » pose problème pour tous les ports de plaisance, avec notamment l'arrivée de nouveaux métiers de la mer nécessitant des bateaux armés en « commerce », bien souvent stationnés dans des ports de plaisance.

2.2. Leurs différentes gestions

2.2.1. Les ports autonomes et d'intérêt national.

Ils sont gérés par l'Etat, et représentent peu d'intérêt au niveau de la plongée, ces ports étant réservés aux bateaux de très fort

tonnage (quelques cas d'écoles de plongée dans de tels ports soumis à la même réglementation que les ports de commerce).

2.2.2. Les ports de commerce et de pêche.

Ces ports, non classés dans la première catégorie, sont gérés par le département (Conseil Général). C'est le président du Conseil Général qui assure la gestion de ces ports, la corrélation entre les règles fixées par le code des ports maritimes et les personnes chargées de les appliquer.

On trouve souvent dans ces ports des subdivisions entre la partie commerce et pêche et une partie plaisance qui peut être en quelque sorte sous-traitée à un autre organisme de gestion. Suivant le type de classification du navire (commerce ou plaisance), les bateaux peuvent stationner sur les parties correspondant à leur statut.

2.2.3. Les ports communaux.

On découvre ici plusieurs schémas classiques de gestion des ports.

2.2.3.1. Les ports « publics ».

Ce sont les ports gérés par la commune elle-même.

Nous trouvons très souvent dans des documents (livre de bord par exemple) la notion de port public ou de port privé. Cette coutume d'appellation, fautive juridiquement, est à l'origine la source de bon nombre d'abus, et parfois d'affaires que nous détaillerons dans le chapitre 5.

Dans ce type de gestion, l'interlocuteur est souvent un employé des services communaux, désigné par le Maire, qui ne fait qu'appliquer la politique communale de gestion, établie par le conseil municipal, en suivant comme repère le code des ports maritimes et le règlement de police s'y rapportant.

Il est bien évident que ce type de gestion, qui devrait être identique dans tous les ports français, peut devenir très différent d'un port à l'autre, voire d'une région à une autre, les paramètres politiques et économiques étant différents.

De plus, la stabilité de la gestion est soumise aux rythmes des aléas électoraux.

La gestion des places de port étant d'une durée de un an renouvelable, les propriétaires de bateaux n'ont aucun contrat, équivalent à un bail commercial par exemple, et on comprend aisément que les relations humaines influencent de façon prépondérante l'affectation d'un emplacement.

Le plus souvent, les personnes ayant un droit d'amarrage se retrouvent sur le même emplacement l'année d'après et tout est donc pour le mieux.

Depuis quelques années, l'accroissement du nombre de bateaux de plaisance se heurte à une faible augmentation des places de port et le plus souvent l'obtention d'un droit d'amarrage passe par une liste d'attente qui peut s'étendre sur plusieurs années.

On voit ici un des principaux problèmes que va rencontrer un organisme voulant implanter une école de plongée dans une commune.

Toutefois, pour faciliter l'accès à ces places tant convoitées, les pouvoirs public ont souvent réservé des emplacements pour les structures **associatives** ayant une activité socio-éducative ou sportive, et le plus souvent cet accès est gratuit ou à tarif préférentiel. Mais force est de constater que cette pratique est au bon vouloir des municipalités dont le principal objectif est la paix sociale et la rentabilité.

De plus, il est bien évident que ces emplacements, au nombre très restreint (environ 2% des emplacements), sont souvent des emplacements de faible taille, pas toujours compatibles avec des bateaux de plongée.

2.2.3.2. Les ports « privés »:

Souvent les communes, lors de la Loi de décentralisation, ont récupéré la gestion de leur port contre leur volonté. Elles ont donc remis la gestion de ces ports à des organismes privés ou publics. On trouve par exemple des associations à but non lucratif, des sociétés d'économie mixte, des sociétés privées de gestion, et c'est là qu'est apparue le plus souvent la notion de port **privé**.

C'est le cas le plus fréquent, mais nous ne pouvons pas passer sous silence deux autres types de ports privés dépendant de leur construction antérieure à 1965.

Il s'agit des ports, non pas construits sur le domaine maritime de l'Etat, mais pris sur la terre (les marinas) comme par exemple Port-Grimaud d'une part, et d'autre part les ports construits par des groupements le plus souvent associatifs : ce sont souvent de tout petits ports de quelques dizaines de places, nombreux sur notre littoral. Depuis la loi de

décentralisation, ces ports sont retombés sous la tutelle des communes, et les anciens « propriétaires » ont du mal à accepter que leur réalisation et ce qui avait été leur possession soient retombées dans le domaine public.

Le lien entre la commune et ces différents partenaires peut être plus ou moins étroit, mais un document identique au niveau national, élaboré à partir du code des ports maritimes sert de fondement juridique : c'est le contrat de concession. Nous le détaillerons dans le chapitre suivant.

De plus, pour gérer les différents problèmes, les relations entre les différents utilisateurs, a été mis en place une commission se réunissant en général une fois par an : c'est le **Conseil Portuaire**. L'article R-622-1 du code des ports maritimes en fixe la composition.

Ce conseil portuaire est composé de six personnes, représentant les usagers du port, à raison de trois membres qui représentent les navigateurs de plaisance désignés par le Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP), et trois membres qui représentent les services nautiques, constructions et réparations, et les associations sportives et touristiques liées à la plaisance, **désignés** par le Maire, celui-ci présidant le conseil.

On aperçoit ici l'importance de la commune, car d'après le code des ports maritimes, le conseil portuaire n'a qu'un avis consultatif, le pouvoir décisionnel revenant à la commune, celle-ci étant consacrée par la Loi de décentralisation.

Il est intéressant de noter l'importance que peuvent avoir les personnes représentant les services nautiques et les associations sportives (50% des voix), comparée au comité des usagers qui est habituellement composé du bureau gestionnaire du port. En effet, le plus souvent, le nombre des associations et des autres services nautiques ne représente pas plus d'une dizaine de personnes morales, alors que le nombre d'usagers égale souvent le nombre de places de port.

On voit ici aussi l'importance de la commune qui a le pouvoir de désigner, donc de choisir, 50% du conseil, ce qui avec la voix du Maire assure une majorité en cas de désaccord lors d'un vote !

On s'aperçoit de plus que les gestionnaires du port, agissant le plus fréquemment comme de véritables propriétaires du port, généralement en affirmant que celui-ci est privé, n'ont en fait aucun pouvoir décisionnel majeur et sont liés par l'engagement pris avec la mairie : le contrat de concession.

3. LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

3.1. Le contrat de concession.

C'est le texte, inspiré par le code des ports maritimes, qui fait le lien entre le **concedant**, la Commune, et le **concessionnaire**, organisme acceptant la gestion du port, sur une période fixée à 40 ans maximum, depuis la Loi de décentralisation.

La commune garde évidemment tout pouvoir décisionnel, le domaine public étant par définition **inaliénable**.

Ce contrat, d'environ une cinquantaine de pages, est en fait un cahier des charges concernant l'exploitation. Nous n'en développeront ici que les chapitres intéressant les rapports éventuellement conflictuels entre les usagers et le concessionnaire.

3.1.1. La nature de la concession.

Le contrat développe les droits et devoirs du concessionnaire ainsi que les droits et devoirs des personnes physiques ou morales utilisant ce domaine public.

Il précise les limites matérielles (surface) de la concession. Ceci est important, car cette surface englobe non seulement les surfaces d'eau (places de port) mais aussi les quais et les constructions publiques et privées.

Si cela paraît évident et tombe sous le sens pour les bâtiments publics (Capitainerie, locaux sanitaires) cela paraît beaucoup moins évident pour les locaux à usage privé (restaurants, écoles de plongée). Pour ces derniers, il est bien spécifié et ce, sans équivoque, que ces locaux restent la propriété de l'utilisateur pendant la durée de la concession restant à courir. A la fin de la concession, ou à la reprise anticipée de celle-ci par la commune, tous ces bâtiments retombent dans le domaine public. La notion de transmission de patrimoine est ici énormément compromise, car elle ne peut s'appliquer que pendant la durée de la concession ! Nous découvrons ici un phénomène médiatisé il y a peu de temps, le phénomène «paillote».

Dans la réalité, les communes, par souci de paix sociale, appliquent presque toujours le même processus. En fin de concession, le « propriétaire » se retrouve avec un droit d'exploitation identique au précédent et ce pour la durée de la nouvelle concession, sans avoir à payer quoi que ce soit.

Toutefois, si cela est encore d'actualité pour les constructions, on peut constater que cela l'est moins avec les places de port . Deux exemples nous montrent qu'à l'heure actuelle certaines communes, soit lassées par la gestion du concessionnaire, soit changeant de politique touristique ou sociale, ont tendance à reprendre la gestion de leur port. C'est le cas de la mairie de Théoule, qui a repris le port de Miramar (voir les articles de presse en annexe) et de la mairie de saint Raphaël qui a repris le port de Boulouris.

La concession détermine le nombre d'emplacements disponibles dans le port, la taille maximum autorisée des navires pouvant y séjourner.

Sur le nombre total de places de port, sont réservés des emplacements pour les navires en escale (10%), et les navires servant aux associations (environ 2%).

3.1.2. Les règles d'exploitation.

Dans ce chapitre, nous ne retiendrons que les articles essentiels pour notre étude car bon nombre concerne le fonctionnement général d'un domaine public (normes d'hygiène, de sécurité, entretien des digues et pontons par exemple) et n'ont pas de relation directe avec une structure pratiquant la plongée sous-marine .

Le point le plus important est certainement le mode d'attribution des droits d'amarrage.

On trouve dans ce document deux procédures d'occupation de ces postes.

- Occupation faisant l'objet d'un contrat type **agréé** par l'autorité concédante (la mairie) uniquement réservé aux catégories de bénéficiaire énoncées ci-dessus : navires servant à des associations, pêcheurs locaux, loueurs de bateaux .
- Occupation par des personnes physiques ou morales avec deux possibilités de contrat :
 - La garantie d'usage de poste d'amarrage par contrat type agréé par la mairie (concessionnaire de droit public). C'est le même type de contrat que le précédant, accordé à des

personnes non bénéficiaires de places réservées. Après enquête dans différents ports, il est apparu que ce procédé n'était jamais employé. La raison invoquée est la peur d'un certain favoritisme.

- La garantie d'usage de poste d'amarrage par acquisition de **titres**, (concessionnaire de droit privé).
C'est là que nous allons trouver de grandes disparités entre différents ports.

En effet, ces acquisitions de titre, clairement définies dans le contrat de concession, sont objet de « dérives » très souvent dues au laxisme des autorités concessionnaires voire concédantes. Dans le contrat de concession il est stipulé que l'acquisition de titre se fait à un tarif fixé et plafonné par l'autorité concédante, ce tarif ne pouvant que baisser au fil du temps, cette acquisition ne représentant qu'une location longue durée.

Il se trouve que la demande d'emplacements étant en forte hausse depuis de nombreuses années et la disponibilité de places en forte baisse, la loi du marché a joué et les prix se sont envolés, ceci de manière tout à fait illégale. Très souvent, des personnes de bonne foi ont payé le prix fort pour un emplacement alors que la concession arrivait à terme, et la surprise a été grande quand la mairie a repris possession du domaine public (cas du port de Théoule au printemps 2000).

Beaucoup de personnes ont d'ailleurs pensé au côté spéculatif de l'acquisition de droits d'amarrage et ne possèdent pas de bateaux. Hormis ces possibilités d'occupation de droit d'amarrage, les personnes peuvent louer des emplacements à l'année, mais il ne peut s'agir, et cela est bien spécifié dans le contrat, que d'une occupation précaire, valable pour l'année et renouvelable au bon vouloir du concessionnaire ! On voit ici l'importance du pouvoir du concessionnaire qui peut décider en fait de la survie d'une école de plongée. Il est bien évident que ce procédé est préjudiciable non seulement à la survie d'une association, mais aussi à la survie d'une structure professionnelle, sans parler de la valeur de son capital.

Un deuxième point important est celui de la police des ports. Le contrat de concession est en fait assez laconique en ce domaine. Il stipule que la police du port est assurée par un officier de port ou par un surveillant de port désigné par l'autorité concédante pouvant être secondé par un agent du concessionnaire dûment assermenté . Cette personne s'appuie sur le règlement de police du port que nous allons étudier dans le chapitre suivant.

3.2. Le règlement de police du port.

C'est, dans le cas d'un port communal, un arrêté municipal qui détermine le contenu de ce règlement, en s'appuyant sur le code des ports maritimes. Il liste les interdits et les obligations des utilisateurs. Il reprend beaucoup de points évoqués dans la concession, le plus souvent de droit commun, ayant peu d'intérêts dans notre étude.

Le point le plus intéressant est le chapitre consacré aux personnes chargées d'en appliquer le contenu. Il est clairement précisé que les personnes chargées d'établir les contraventions au présent règlement sont les officiers de police judiciaire, les officiers de port, les agents de la force publique, les gendarmes, les ingénieurs et agents assermentés des services maritimes et toute autre personne ayant qualité pour verbaliser, conformément aux dispositions du code des ports maritimes.

Il est clairement établi que ces personnes ne sont en aucun cas les personnes assurant la gestion du port, ce qui est souvent le cas. Dans la majorité des cas, les gestionnaires, sous-traitants de la commune, s'appuient sur un règlement intérieur propre à leur statut qui n'a de valeur que si :

- ce règlement a été validé par l'autorité concédante,
- vous avez adhéré à ce règlement,
- la faute évoquée est spécifiée dans ce règlement.

On voit ici que les abus de pouvoir peuvent être nombreux en la matière, les gestionnaires de port ne se privant pas pour appliquer leur propre règlement.

3.3. La police portuaire

Si le règlement de police des ports est clairement défini dans le code des ports maritimes, nous allons voir, par son étude, si son champ d'application s'étend aux ports communaux d'une part, et qui sont les personnes chargées de le faire appliquer d'autre part.

La police des ports touche à deux domaines :

- La police administrative, qui a essentiellement un but préventif, pour éviter qu'un trouble se produise ou s'aggrave ;
- La police judiciaire, à but répressif, qui intervient lorsqu'une infraction a été commise afin de la poursuivre et de la réprimer.

La police administrative se subdivise elle-même en police spéciale et en police générale.

La police générale recouvre l'ensemble des compétences et des moyens d'actions dans le domaine général du maintien du bon ordre public (texte de base : article L 131-2 du code des communes) .

A côté des polices générales, qui peuvent s'exercer au niveau gouvernemental, des préfets, des maires, il y a des polices spéciales qui recouvrent des moyens plus précis et techniquement plus adaptés. C'est le cas des polices portuaires.

Dans la réalité, le droit traite de ce que l'on appelle un concours de police, cas où l'existence de plusieurs titulaires de pouvoir (par exemple police sanitaire, police portuaire, etc) interviennent sur une même activité ou sur un même espace.

La police des ports est donc une police spéciale qui concerne l'ensemble des activités s'exerçant dans le port, que ce soit des activités de commerce, de pêche, ou de plaisance. Ces règles opérationnelles sont arrêtées par décret, annexé à l'article R. 351-1 du code des ports maritimes, c'est le Règlement Général de Police (R.G.P.)

Son champ d'application s'arrête aux ports de commerce et de pêche. Il n'est pas applicable aux ports de plaisance. On constate donc qu'il manque un échelon réglementaire pour les ports de plaisance par rapport aux autres ports.

Actuellement, tous les règlements continuent de s'inspirer d'un travail effectué à l'origine par l'administration et qui avait débouché sur un règlement type diffusé par la circulaire du 30 mars 1972 .C'est donc un modèle dont les autorités décentralisées peuvent s'inspirer.

Qui est compétent pour appliquer ces règles ?

Dans le domaine portuaire, il est rappelé que l'Etat fixe les règles de sécurité de transport et d'opérations portuaires, ce qui induit une répartition entre celui qui fixe les règles et celui qui est chargé de leur applications.

Les textes, notamment ceux codifiés au livre 3 des codes des ports maritimes, sont en grosse partie non applicable aux ports de plaisance, et c'est donc la circulaire du 30 mars 1972 qui fait référence. Le maire édicte un règlement particulier après une **éventuelle** consultation de son concessionnaire et de son conseil portuaire.

Sur quels agents repose la mise en œuvre du respect des règlements ?

Nous avons vu précédemment que les agents pouvant agir en la matière sont :

- Les officiers de port : ce sont des fonctionnaires de l'Etat, au nombre de 125 dans les ports de commerce et de pêche d'intérêts nationaux et environ 200 dans les ports autonomes. Il n'y en a pas dans les ports de plaisance.
- Les surveillants de port : ce sont des agents auxiliaires de l'Etat, ils sont 90 en France, dans les ports de commerce et de pêche départementaux

A coté de ces agents spécialisés qui sont vraiment chargés d'appliquer la police des ports, le code mentionne un certain nombre d'agents énumérés dans le chapitre précédent, et cette liste semble pouvoir couvrir un certain nombre de cas de figures adaptés aux collectivités décentralisées bien que la jurisprudence se soit révélée assez restrictive en la matière. Le tribunal administratif de Marseille, par exemple, a refusé de traiter une contravention constatée par des agents départementaux dans un port départemental, en estimant que le Président du Conseil Général devait demander au Préfet de faire constater l'infraction par un agent de l'Etat...

En dehors du problème de ces agents portuaires qui relèvent de l'Etat, du département, ou de la commune, se pose la question des prérogatives que peuvent avoir les agents du concessionnaire. Là, la doctrine est claire : **la police est un pouvoir régalien qui s'exerce par l'autorité publique compétente et ne se délègue pas**, ne se soustraite pas à un tiers, ce que précise d'ailleurs fort bien le contrat de concession. Il est simplement prévu que des agents du concessionnaire, dûment assermentés, peuvent assister les agents chargés de la police. Un certain nombre de personnes ont pensé voir dans ces agents du concessionnaire la solution au manque de moyens pour assurer l'ordre dans les ports de plaisance. En fait, le pouvoir de ces agents, soumis au régime des gardes particuliers défini dans l'article 29 du Code des Procédures Pénales est assez limité, puisqu'il est uniquement réservé à la garde de propriétés et non pas à une police relevant de l'exploitation de cette propriété.

On constate par cette étude que la réglementation actuelle révèle un système peu satisfaisant, basé sur des textes le plus souvent caduques depuis la décentralisation. C'est certainement l'origine de la plus grande source d'abus de la part de concessionnaires gérant le domaine public comme un bien privé leur appartenant.

4. LES DIFFERENTS STATUTS DES BATEAUX DE PLONGEE

Bien souvent résumé par bateau armé au commerce ou bateau armé en plaisance, le statut des bateaux de plongée paraît limpide et sans équivoque : le bateau armé au commerce « réservé » aux entités ayant un but lucratif (s.a.r.l, e.u.r.l, travailleur indépendant, etc...), le bateau armé en plaisance réservé a un usage associatif.

En étudiant les textes en vigueur sur l'armement des bateaux, on s'aperçoit que la réalité est toute autre. En effet, deux textes définissent les statuts des bateaux :

La décision n° 654 du 07-12-1992 relative à la conformité des navires transportant des plongeurs.

Cette décision, émise par la commission régionale de sécurité (CRS littoral Méditerranée) en séance du 03-12-1992 , concernant les bateaux de plongée stipule que **tous** les bateaux construits après le 01-07-1993 doivent être en catégorie « commerce » et que seule la 4ème catégorie commerce est autorisée. Que les bateaux antérieurs à cette date **peuvent** être armés au commerce s'ils le **désirent**.

Le décret n° 84-810 du 30-08-84 modifié en dernière date par le décret n° 96-859 du 26 septembre 1996 définit les types fondamentaux de navire.

On s'aperçoit ici aussi que le statut des navires de plongée est clairement défini dans l' article 3-2 du décret.

Dans ce texte, tout navire utilisé dans le cadre des activités soumises aux dispositions de la Loi n° 84-610 du 16-07-1984 relatives à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives, a un statut de **plaisance** appelé « navire de formation ».

On remarque que ce décret va totalement à l'encontre de la décision précitée.

Après analyse de ces deux textes, on constate que dans aucun d'entre eux, la notion d'entité juridique du propriétaire du bateau n'est

envisagée et encore moins définie. Il en découle donc que **seule** l'activité du bateau détermine son statut.

4.1. Etude de la décision n° 654 du 07-12-1992

- Une association ayant un bateau construit après 1993 devrait, d'après la décision, avoir un bateau au « commerce », alors qu'une structure professionnelle pourrait avoir un bateau en plaisance si celui-ci est antérieur à 1993.
- Il n'y a jamais eu, à notre connaissance, de notification écrite et encore moins de sanction visant un propriétaire de bateau portant obligation à l'un des deux statuts.
- Par contre, la volonté des Affaires Maritimes, dont dépend la commission de sécurité, est très claire à ce sujet et pousse verbalement les structures professionnelles à avoir un bateau armé au commerce. En revanche, après avoir pris contact avec l'administrateur des Affaires Maritimes, tout document visant à clarifier la situation nous a été refusé.
- De plus, cette décision semble ignorer qu'un texte de Loi interdit les bateaux de commerce dans les ports de plaisance. Cela viserait à interdire l'accès de tous les bateaux de plongée postérieurs à 1993 dans ces ports. On constate d'après la liste des ports du Var pris comme exemple que l'activité de plongée serait durement touchée ! (10 ports départementaux pour 29 ports communaux).
- Seul les bateaux pontés sont acceptés (article 7) ce qui pose le problème des bateaux non pontés, type semi-rigide.
- Divers chapitres règlent les obligations envers les personnes embarquées, les normes de sécurité, tirées de textes appartenant à la division 222 régissant les navires transport de passagers.

4.2. Etude du décret n° 84-810 du 30-08-84 modifié par le décret n°96-859 du 26-09-96

- On constate dans ce décret que le terme « commerce » est absent, il ne représente donc pas une catégorie de classification de navire ! C'est un terme générique que nous retrouvons sur les actes de francisation des navires (livret bleu ou orange)

- La seule classification valable et clairement établie est celle de navire de formation, donc appartenant à la catégorie plaisance.
- Les titres de navigation pour ce type de classification sont ceux de la plaisance.
- Tous types de navires, pontés ou non, sont acceptés.

4.3. Pourquoi nous trouvons-nous en présence de deux textes contradictoires ?

La principale raison tient dans les dates de parution de ces textes. En effet, dans le décret n°84-810 du 30-08-1984 et plus particulièrement dans l'article premier, paragraphe 3-1, la notion de navire à usage sportif est bien stipulée, mais uniquement à titre gratuit.

Dans le contexte de cette époque, la pratique de l'activité plongée était, sauf cas rarissimes, le plus souvent associative et très souvent à but non lucratif. Ce décret suffisait à satisfaire la demande, d'autant plus que dans son article 4, ce même décret se garde une échappatoire pour classier des navires ne cadrant pas avec les trois classifications, navire à passagers, navires de pêche et navires de plaisance, ce sont les navires de charge.

Devant l'évolution des pratiques sportives et l'expansion du caractère lucratif de celles-ci, les Affaires Maritimes ont été amenées à créer un nouveau statut de classification pour les bateaux de plongée servant à une activité lucrative. C'est le statut de navire de charge qui a servi et a donné naissance au « navire de charge support de plongeurs »

Ce nouveau statut, établi par la décision n° 654 du 07-12-1992, bien qu'imparfait (absence des bateaux non pontés, interdiction pour ces bateaux de stationner dans des ports de plaisance), complétait un décret ne répondant plus à la pratique de l'activité.

Il est de plus certain que le choix de ce statut a été influencé par le caractère professionnel qui implique une appartenance à une marine marchande quelque peu en déclin. En effet le choix de ce statut impose des permis professionnels, et des cotisations à l'organisme social de la marine marchande : l' ENIM.

L'administration aurait pu légiférer d'une autre manière, en élargissant par exemple le statut des navires de plaisance.

Malheureusement, cette décision n'a jamais été entérinée par le Secrétaire d'Etat à la Mer, de ce fait, les dispositions normatives juridiques imposent que ce soit le décret du 30-08-1984 qui fasse référence, et sa dernière modification du 26-09-1996 précise bien que le statut des navires support de plongée relève de la catégorie plaisance !

Il en découle que le **seul** texte valable devant une autorité judiciaire est bien le décret n°96-859 du 26-09-1996, (qui a modifié le décret n°84-810 du 30-08-1984), et que celui-ci met un terme à la polémique du statut des bateaux de plongée, ces bateaux devant être armés en plaisance sous l'appellation « navire de formation », qu'elle qu'en soit la taille, le nombre de plongeurs embarqués, le statut juridique du propriétaire ou de l'exploitant.

Ce point a une grande importance car en cas de litige devant un tribunal sur un navire support de plongée, n'ayant pas un statut reconnu dans une classification déterminée par la Loi, son propriétaire se trouverait dans une situation condamnable

On peut toutefois constater après enquête auprès des différents quartiers maritimes

(annexe n°) que ce décret est loin d'être appliqué, que différentes interprétations sont appliquées suivant les différents quartiers maritimes Nous verrons dans un autre chapitre les incidences que peut provoquer cette interprétation erratique d'un texte de Loi, mais nous ne pouvons qu'être étonnés d'une telle discordance au sein d'une même administration.

5. LES RELATIONS ENTRE LES UTILISATEURS DE PLACES DE PORT ET LA REGLEMENTATION PORTUAIRE

Hormis l'attribution de droit d'amarrage dont nous avons vu les divers aspects, les relations entre les structures proposant une activité subaquatique et les gestionnaires de port ne sont pas toujours chaleureuses.

Sans vouloir développer tous les cas possibles de friction, (utilisation importante de l'eau, bruit et gêne sur le port, etc.), nous ne pouvons que constater que les plaintes souvent évoquées par les capitaineries ou leurs agents ne sont que l'écho des plaintes émises par d'autres amodiataires du port.

Un point paraît plus important, c'est le cas d'un bateau armé en marine marchande, dit « commerce » dans un port de plaisance. Personne à l'heure actuelle ne peut augurer d'un jugement en la matière, car le cas n'a jamais été évoqué devant une juridiction administrative ou judiciaire, mais le règlement des ports étant clairement établi sur ce point d'une part, et le statut des bateaux de plongée clairement défini d'autre part, il apparaît que cette situation est non conforme. Il y a fort à parier que la décision d'un tribunal condamnerait le propriétaire du bateau à adopter le statut plaisance pour son bateau de plongée ou à stationner son bateau dans un port de commerce.

Ce n'est pas le tout de rédiger des règlements et de les faire appliquer, lorsqu'on a la chance d'avoir quelqu'un pour cela, mais lorsqu'on constate une infraction, que se passe-t-il dans la suite de la chaîne ?

Ce problème soulève la question du traitement des sanctions. A cet égard, il a été évoqué précédemment qu'il fallait distinguer deux branches de la police répressive, l'une relevant des juridictions administratives, l'autre des juridictions judiciaires.

Dès le début du livre 3 du Code des ports maritimes, il est précisé que les infractions sont constatées, réprimées, poursuivies par la voie administrative. C'est ce que dit l'article L 321-1, qui renvoie ainsi au régime de la contravention de grande voirie.

A l'origine, la contravention de grande voirie, c'est le régime de protection de l'intégrité du domaine public. La jurisprudence a étendu de manière continue le champ d'application de cette contravention, et

finalement, tout ce qui concourt au service public rentre dans le champ de la contravention de grande voirie.

C'est un point important pour la police portuaire, car la grande voirie a une réelle efficacité, même si elle est atténuée par la lenteur « légendaire » du juge administratif.

Cette redoutable efficacité tient au fait que c'est un contentieux dit « objectif ». Non pas que les jugements portés soient de meilleure qualité que ceux des autres juridictions, mais objectif signifie que le juge n'a pas à faire entrer en ligne de compte une quelconque appréciation des intentions du contrevenant : si quelqu'un a porté dommage au domaine public ou à son fonctionnement, il est condamné à réparer.

C'est donc un tribunal administratif qui semble compétent en la matière. Cela est vrai si le litige oppose par exemple un propriétaire de bateau à la commune ou au département gérant le port. Le problème pourrait sembler différent lorsque le litige oppose un propriétaire de bateau et un gestionnaire privé du domaine public.

En fait, la jurisprudence, notamment celle émanant du Conseil d'Etat, dit en quelque sorte que même si l'infraction est du domaine des juridictions pénales, c'est aussi une contravention de grande voirie.

Il existe donc un certain recouvrement, qui peut contribuer à un certain flou artistique. En plus il peut y avoir cumul de répressions, et en matière de police portuaire, il est possible de poursuivre pour les mêmes faits devant un tribunal de police et devant un tribunal administratif.

Toutes ces procédures sont longues et coûteuses, et il n'est pas rare de voir des décisions pour le moins surprenantes.

Nous allons voir ci-après deux affaires récemment jugées par les tribunaux administratifs, et bien qu'aucune des deux ne concerne directement un bateau de plongée, on ne peut que s'interroger sur la jurisprudence en découlant, et surtout sur son influence sur les bateaux au « commerce » .

Le cas du port de Théoule.

Ce problème montre les limites de pouvoir d'un concessionnaire face à son autorité de tutelle, à savoir la mairie. La commune de Théoule a décidé le rachat de la concession du port de la Figueirette, moyennant la somme de 4 millions de francs.

En effet, il est clairement stipulé dans les contrats de concessions, les différents moyens de reprise d'un domaine public par la commune.

- Où la commune reprend le domaine public en fin de concession, auquel cas elle ne s'acquitte d'aucun droit envers le concessionnaire ;
- Où la commune décide d'un rachat anticipé de la concession, à un tarif dûment inclus dans le contrat de concession. C'est ce cas là qui a soulevé la polémique du port de Théoule, polémique d'autant plus vive que le tarif indexé dans la concession est bien inférieur au tarif pratiqué habituellement lors de transactions tout autant privées qu'illicites !

Malgré une action en justice initiée par les « propriétaires » de places, la mairie s'est trouvée confortée dans son action par le jugement du tribunal administratif de Nice.

Il est bien évident que ce cas de figure peut se reproduire, les communes ayant une vocation de développement touristique, quelque peu en contradiction avec certains concessionnaires voulant préserver le caractère « privé » de leur port. Ces turbulences peuvent s'avérer favorables pour une structure de plongée, mais peuvent nuire à la fausse notion de patrimoine dont pourrait se prévaloir celle-ci en cas de revente de place de port par exemple.

Pour étayer ceci, on peut évoquer le cas de l'école de plongée de Boulouris, qui, après la reprise de la concession du port par la commune de Saint-Raphaël, s'est vu refuser l'accès de son bateau (taille trop importante par rapport à la place de port et par rapport à la taille maximum autorisée dans le port par la concession). Les anciens gestionnaires avaient été plus « coopératifs » lors de l'acquisition de celle-ci.

Le deuxième cas n'en est pas moins intéressant, c'est le litige opposant une société de travaux maritimes, ayant des bateaux armés au « commerce », à la commune d'Hyères. On voit ici le rapprochement possible avec une école de plongée ayant un bateau armé au « commerce » et un port de plaisance .

Le tribunal administratif a, par son jugement du 4-11-1997, reconnu, à la stupeur générale, que les ports de Port-Cros, Porquerolles, Saint-Pierre, La Tour- Fondue, et L'Aiguade du Levant avaient été transférés à la commune d'Hyères de manière illégale en violation des textes précités en matière de transfert de compétence du domaine public, ces ports accueillant des transports de passagers, et le tribunal a donc ordonné le transfert de compétences au département.

Ce jugement, est toutefois à prendre avec prudence, car le législateur a reconnu que ces ports avaient un trafic **élevé** de passager, et il ne faut pas tirer une conclusion trop restrictive concernant le moindre port ayant un bateau au « commerce » comme étant un port départemental et non plus communal, ce jugement ne faisant pas jurisprudence constante en la matière.

Toutefois, on ne peut que s'étonner d'une telle mesure, qui prive la commune d'un atout touristique énorme.

6. EN CONCLUSION

Nous avons essayé de montrer, par cette étude, la complexité des relations entre le domaine public, sa réglementation parfois obsolète, le plus souvent inadaptée aux ports de plaisance d'une part, mais aussi aux statuts des bateaux de plongée d'autre part.

Il est évident que le besoin d'une réglementation globale et adéquate devient une nécessité pour pouvoir envisager l'exploitation du domaine public dans un souci d'uniformité nationale. De plus, l'ouverture à la communauté européenne risque de soulever des conflits juridiques importants entre ses différents membres, ce qui ne va pas simplifier les procédures .

Un projet de réforme est en cours depuis le début de la décentralisation. Il concerne essentiellement les ports de commerce et est passé en première lecture à l'Assemblée Nationale au cours de la session d'automne 1990. Il est depuis en souffrance au Sénat, et même s'il a été confirmé comme un projet à l'ordre du jour, l'actualité parlementaire n'a pas permis à ce texte, assez technique, de se glisser au milieu de textes plus porteurs politiquement ou médiatiquement. Il est d'ailleurs dommage que ce texte prévu pour la prise en compte des spécificités des ports décentralisés et des compétences décentralisées n'aborde toujours pas la question des ports de plaisance.

Il n'y a pas en chantier, à l'heure actuelle, un règlement général des ports de plaisance, et il serait important qu'un règlement particulier soit établi du fait de l'absence d'un règlement général.

Toutefois, si les collectivités locales se manifestaient conjointement, la situation pourrait évoluer de manière certainement plus rapide.

Ce contexte de groupement est d'ailleurs similaire à notre activité, et une action au niveau national serait la bienvenue pour défendre une activité, certes en plein essor, mais souvent confrontée à des vides juridiques ou à des coutumes obsolètes.

Malheureusement, la demande est insuffisante pour que ce pas soit franchi.

Documents consultés pour l'élaboration du mémoire :

- Livre 3 du code des ports maritimes
 - Article R 622-1
 - Article R 351-1
 - Article R 321-1
 - Circulaire du 30-03-1972
- Décret n° 96-859 du 26-09-1996, modifiant le décret du 30-08-1984, sur le statut des navires
- Décision n° 654 du 7-12-1992 sur le statut des navires
- Décision du 18-11-1997 du tribunal administratif de Nice
- Arrêté préfectoral du 4-03-1998 transférant les ports d'Hyères au département
- Colloque juris'cup 1994 parue à la Gazette du Palais de septembre 1998 sous forme d'un article de JC Pavary.
- Article 29 du code des procédures pénales.
- Concession type d'un port de plaisance

En annexe :

- Article de journaux sur le cas de Théoule.
- Principales dispositions appliquées aux bateaux de plongée en fonction des quartiers maritimes. (étude ANMP)
- Décision n° 654
- Décret n° 96-859

Remerciements :

A Maître J.Ph. Lagrange, Avocat, Président de la Commission Régionale de Discipline Côte d'Azur de la FFESSM,

A mes « parrains », Jean-Yves Piquet et William Kléparski, instructeurs régionaux Côte d'Azur.